



Petdesetletnik

Mercedes-Benzove prestižne limuzine so pred kratkim praznovale petdesetletnico. Lahko bi dejali, da je kar razred S praznoval Abrahama, saj je prav omenjeni zastavonoša med njihovimi 'limoti'. In priznajmo, za petdesetletnika je v zelo dobrem stanju, in že takoj zaključimo, da bo zagotovo navduševal še globoko v drugo tisočletje.

Dlje kot smo se z njim vozili, močnejši je bil občutek, da bi se v njem najbolje počutil uspešen, recimo temu petdesetletni poslovnež, ki mu denarja ni treba služiti, saj - kot radi pravimo - ta že dela zanj. Ali pa je zelo dobro zapisan v upravi kakšne velike gospodarske družbe, zato so mu kot predsedniku dodelili (službenega) S 500 L. Čeprav so se obli-

kovalci pri stuttgartskem avtomobilskem koncernu zelo trudili, da bi velikemu S dodali ščepec oblikovne dinamike (skoraj kupejevska oblika), še vedno mislimo, da bi se mladi poslovneži raje odločali za Audi A8 ali BMW-ja serije 7. Tudi pri daljšem L. Zakaj? Mercedes-Benz še vedno velja za konservativno podjetje, bolj pisano na kožo starejšim, in tega predznaka se poskušajo

znebiti na vse pretege. Poglejte njihov vozni park in pomladitve, ozrite se na tehnične in oblikovne inovacije, pa boste vedeli, o čem govorimo. Njihovi zapriseženi kupci počasi umirajo, zato je treba loviti med mlajšimi. In mlajši vidijo (avtomobilski) svet drugače kot starejši.

Toda vsi vemo, da je razred S pri vrhu, če ne celo na samem vrhu glede udobja, prestiža in



»Vsi vemo, da je razred S pri vrhu, če ne celo na samem vrhu glede udobja, prestiža in zmogljivosti.«



načrtovalce (večja zavorna pot, slabši pospeški, večja poraba, slabša okretnost ...), so novemu Esu pritaknili veliko aluminijastih komponent, recimo pokrov motorja, vrata, pokrov prtljažnika, posoda za gorivo itd. Naj povemo, da so le s pokrovom motorja, ki je veliko bolj prijazen do pešcev ob trkih (ali sploh lahko govorimo o prijaznosti, ko pešča čez Mercedesovo štrlečo oznako katapultira v zrak?!), prihranili kar osem kilogramov. Ob tem pa se radi pohvalijo, da so v primerjavi s predhodnikom zagotovili kar 12 odstotkov boljše togost.

Ko iščemo besede, s katerimi bi opisali S 500 L, privrejo na dan le presežniki, kot so vrhunsko razvajanje ali prestiž. Ko se enkrat ugnezdíš v sedež, ki ima v svojem drobovju več možnosti nastavitve in funkcij, kot si jih je povprečen starejši kupec sposoben zapomniti v eni uri, potem veš, da tehnologija nima meja. Da je električno nastavljen (tudi ledeni del in celo zglavnik!), ni treba posebej razlagati, a da poleg tega omogoča

še tri stopnje gretja (pozimi) in zračenja (poleti), je že razkošje. Toda če bi še malce segli v žep, bi si lahko pri sedežih omislili celo masažo in aktivne zračne komore, ki med vožnjo skozi ovinke napihnejo njihovo zunanjo stran. Kako pa bi to imenovali, nadluksuz? Zato nam lahko verjamete, da smo za lesenim volanskim obročem (mogoče je lep, vendar tudi malce neprijeten na otip, če ne upoštevamo dveh, na skrajna robova vdetih usjenih delov) zelo dobro sedeli, da pri tem ne bodo imeli težav tudi visoki vozniki (ste dvomili, pri 5,2 metra dolžine?!?) in da vas kljub ogromno podatkom na instrumenti plošči in zaslonu sredinske konzole ne bo bolela glava. Inženirji so se potrudili, da vas ne bi zasuli s podatki ali z obilico gumbov, ki jih ne potrebujete nujno, podatke pa lahko preprosto prikličete s sistemom Comand. Bistvo tega elektronskega pripomočka je ogromen vrtljiv gumb na sredini grebena med prednjima sedežema, s katerim prikličemo na velik zaslon podatke o predvajalniku cedejev ali

zmogljivosti. Pri Avto magazinu smo dobili ključke daljše, več kot 5,2 metra dolge različice Lang, ki je nadgradnja klasičnega Esa. Razlika med obema ni samo 130 milimetrov dolžine, ampak ima zaradi 80 milimetrov večje medosne razdalje tudi več prostora v notranjosti. In če ob tem pristavimo, da je novi S širši od predhodnika (ki je na trgu vztrajal kar sedem let!) za 16 milimetrov in višji za 29 milimetrov, potem vedite, da se dolgonoga mlada dama, odeta v skromno oprijeto krilce in visoke petke, za katere potrebuje skoraj orožni list, na levem zadnjem sedežu s kozarcem penine v roki ne bo pritoževala. Kako bi se le, saj jo obkroža skoraj dve toni prvovrstnega jekla, razvajajočega usnja, skrbno izbrane plastike in lahkega aluminija. Zaradi velike mase, ki je problem za



Test | Mercedes-Benz S 500 L

devedejev, radiu, navigaciji, televiziji (le v mirovanju) in telefonu. Da sem med meniji ne zgubimo, so poleg vrtljivega gumba dodali še nekaj klasičnih, da prikličemo osnovne funkcije. S tem so olajšali delo predvsem starejšim, ki bi se v računalniškem jeziku sicer zgubili. Sistem Comand dela razmeroma dobro, tudi meniji so nezahtevni za uporabo, največ smeha v dobrem pomenu besede pa je požel radio. Načrtovalci so namreč pri oblikovanju posnemali res stare radie, kjer si vrtel gumb in s tem premikal kazalnik po vzporedni skali radijskih frekvenc. No, skala v S 500 L označuje lepo vidna imena radijskih postaj, rdeča igla pa v elektronski obliki posnema klasično rešitev. Mercedesovci, malce nostalgije? Vse druge

podatke o prevoženi poti, porabi, dometu, itd. dobite prek gumba na volanskem obroču, izpišejo pa se vam v notranjosti merilnika hitrosti. Kot zanimivost naj povemo, da je merilnik hitrosti (v nasprotju s 'fizičnimi' merilniki vrtljajev, temperature vode in količine goriva) dejansko zaslon, ki ga lahko za doplačilo uporabljamo tudi kot kame-ro sistema Night View Assist (glej vozili smo AM 21/2005). Na žalost testni Mercedes ni imel tega sistema, zelo uporabnega ponoči, ko infrardeča slika pomaga prepoznati pešca ali žival ob cestišču. Je pa naš testni primerek imel sistem Distronic Plus, ki nadgrajuje delovanje tempomata. Sistem uporablja aktivni radijsko vodeni tempomat, ki do 30 metrov pred vozilom (drugi snop

pa kar do 150 metrov) zaznava avtomobile, uravnava varnostno razdaljo in celo zavre, če se je zgodil prometni zamašek. Če se sprašujete, ali je to tisti sistem, ki je pred zasloni nemške televizije v Mercedesovih dvoranh odpovedal, je odgovor pritrdilen, a zatrjujejo, da je bil tisto le splet nesrečnih okoliščin (konstrukcija dvoranh) in da se kaj takega v prometu ne more zgoditi. Sistem je zelo uporaben na neskončnih avtocestnih žilah po Evropi, v Sloveniji pa je vseeno premalo pove-zav, da bi res lahko izkoristili ves potencial tega sistema. In ga s tem tudi ekonomsko upravičili.

Nemški 'autobani' pa so zelo verjeten razlog, da se S 500 L najbolje znajde na avtocestah. Tam lahko pokaže svoje mišice, v rodni deželi lahko





Iz oči v oči



Bi lahko bil še boljši? Seveda, a vprašanje je, za kakšno ceno. Sicer pa: če se poskusim postaviti v kožo lastnika takšnega avtomobila (kar, moram priznati, sploh ni tako lahko, kot bi si mislil), potem bi si zaželel 'tadobre' sedeže, tiste ki znajo masirati, pri katerih je možno nastavljeni oporo za vsako stegno posebej in podobno. Kajti ta avto je predobro in preudoben, da bi njegovo podobo kazili premalo udobni prednji sedeži (relativno gledano, seveda, glede na model in namen avtomobila). In da, kljub temu da je testni S500 imel dodatek k imenu L, bi raje sedel spredaj. Motor, podvozje in krmiljenje so namreč dovolj dobri (beri: odlični), da je vožnja večji užitek od poležavanja zadaj. Le 7G-Tronic bi se lahko odvalil posameznih (tako rahlih, da jih v cenejšem avtu niti ne bi omenil, a vendarle) sunkov ob prestavljanju, kadar voznikova noga naredi (po njegovem) nepravilni gib ob (po njegovem) nepravem trenutku. Ampak to že meji na iskanje dlake v jajcu. In ne glede na omenjeno je jasno: uporabniki Esa bodo uživali, konkurenca pa trdo delala, da jih (vsaj) dohiti.

Dušan Lukič



Največji Mercedes ali najmanjši Maybach? In s tem vprašanjem se nisem ukvarjal samo, ko sem si ogledoval novega Esa, ampak tudi, ko sem sedel vanj. S preostalimi modeli ta Mercedes res nima nič več skupnega. Pa zato ni 'kriva' ogromna in v vseh pogledih vrhunska notranjost. To najdete tudi v Eju. Mene so prepričali predvsem drobni detajli, kot so prefinjeno izbrana stikala, dekorativna svetloba, ki ponoči nežno osvetli notranjost, in neverjetna lahkotnost, s katero ta kočija premaguje avtocestne kilometre. Sicer pa, bodimo resni, za 33 milijonov tolarjev kaj manj od tega tudi ne gre pričakovati.

Matevž Korošec



»Preklop v vzratno prestavo (desna obvolanska ročica) zbudi tudi kamero, ki pomaga pri parkiranju.«

celo odvihra novim dogodivščinam naproti z elektronsko omejenimi 250 kilometri na uro in se nato tudi zanesljivo ustavi, ne da bi pri tem tudi ob večkratnih poskusih kdaj posumili o delovanju njegovih zavor. Kako tudi ne bi, saj sta pod prednjima kolesnima platiščema skrita dva koluta, ki z velikostjo dirkalnih sistemov in vzdolžnimi ter prečnimi hladilnimi kanali zagotavljata vrhunsko zaviranje ne glede na pogoje pod gumami. Za tiste bolj divje lahko povemo, da z izklopljenim ESP-jem in s polnim plinom zlahka zarišete dve dolgi črni črti na asfaltu, a verjamem, da bodo vozniki Esov le redko izklapljali stabilizacijski sistem. Če sploh kdaj. Navora je namreč preveč in zadek avtomobila zaradi zadnjega pogona ne potrebuje veliko, da vas začne prehitevati po zunanji strani ovinka. A če za kateri avtomobil velja rek Dkor hiti, dostojanstvo izgubi, potem to velja za razred S. Verjemite, v takem avtomobilu si vedno videti večji frajer, če se prav počasi zapelješ na ulico, kot pa če bi škripale gume med nesmiselnim divljanjem. Čeprav je treba dodati, da se kljub velikosti razred S še kar dobro znajde

med ovinki, za kar ima zasluge doplačljiv sistem ABC (Active Body Control oziroma aktivno zračno vzmetenje), ki prilagaja trdoto glede na pogoje na cesti, način vožnje in hitrost. Nad hitrostjo 60 km/h spusti avtomobil za 15 milimetrov, ob športnem načinu pretikanja samodejnega menjalnika (S kot Sporty) pa nad 120 km/h zniža karoserijo za kar 20 milimetrov, da izboljša stabilnost, poveča aerodinamiko in vodljivost ter ob tem tudi manj porabi. V testnem avtomobilu je bil nameščen samodejni sedemstopenjski menjalnik 7G-Tronic, ki omogoča tri različne načine pretikanja: C (Comfortable ali udobno), S (Sporty ali športno) in M (Manual ali ročno). Način pretikanja se izbere z gumbom ob sistemu Command, v vsakem izmed naštetih načinov pa deluje brezhibno. Najbolje je v C. Takrat pretika nežno, komaj zaznavno in vedno elegantno, čeprav prehitevate ali niste popolnoma prepričani, kako močno bi pohodili stopalko za plin. V načinu S menjalnik vztraja, da se motor zavrti v višje vrtiljave, v M pa sami predstavljate z dvema tipkama na hrbtni strani volanskega obroča. Leva

Test | Mercedes-Benz S 500 L



je za prestavljanje v nižje, desna pa v višje prestave. V dinamičnejšem načinu vožnje (S in M) menjalnik malce pomisli pred vsakih vklopom prestave, dovolj, da je zobniško ujemanje kljub izgubi časa nežno. Udobje pa je tisto, kar postavlja razred S v sam vrh. Simfonija prijetnega šuma izpod motornega prostora in komaj slišnega šuma zimskih pnevmatik je tišja kot misli v vaših glavah, delovanje vrhunskega radijskega sistema pa tako spremeni notranjost v akustično dvorano. V testnem avtomobilu se bo bolje počutil voznik, saj zadaj kljub

predsedniškemu sedežu ne boste imeli možnosti gretja in zračenja sedeža pa še temperaturna razlika okolice v primerjavi s prvo vrsto je lahko moteča. In tudi zavesico proti soncu so namenili le zadnji šipi, ne pa tudi stranski. Potnik na zadnji klopi si bo lahko z elektromotorji namestil le položaj sedeža (od pokončnega do polležečega), tisti na desni strani pa bo lahko nastavljal tudi sedež pred seboj (prvega desnega). In konec. Pri Mercedesu imajo v ponudi še veliko stvari, od zaslonov v prednjih zglavnikih do držala za dva kozarca za peni-

no. Ha, znova ugotovimo, da je denar sveta vladar, in za omenjeno razvajanje je pač treba (še) doplačati. Poleg udobja (in opreme) pa je najbolj navdušil motor. 5,5-litrski motor V8 je seveda pravi mišičnjak, ki s 388 KM in kar 530 Nm največjega navora prilepi vse potnike v sedež ne glede na začetno hitrost, ko voznik pohodi stopalko za plin do konca. Pravijo, da ima v primerjavi s predhodnikom kar 26 odstotkov več moči in 15 odstotkov več navora, da pa so povprečno porabo (ali je to pri teh avtomobilih sploh pomembno!?) zmanjšali za devet odstotkov. Uf, ni kaj, moči je več kot preveč, in vsakič srce kar zapoje, ko pohodiš stopalko do dna. Ob tem pa ljudje na avtocesti kar malce boječe pogledujejo, kateri Janez jih je prehitel, Drnovšek ali Janša ... A čeprav se nekateri sprašujejo, zakaj sploh potrebujemo toliko moči, listanje po bogati zgodovini razreda S pokaže, da se stvari počasi umirjajo. Ali ste vedeli, da je že v poznih šestdesetih 300 SEL 6.3 V8 z 250 KM pospeševal od 0 do 100 km/h v samo 6,5 sekunde in postregel z največjo hitrostjo 225 km/h? Potem podatka o najnovejšem izdelku (250 km/h in 5,4 sekunde) niti nista tako zelo navdušujoča, kajne? In prepričan sem, da v šestdesetih letih zavore niso bile tako zmogljive, kot so danes! Da o aktivni in pasivni varnosti (novi S ima tudi sistema PRE SAFE in PRO SAFE, ko že pred nesrečo zategne varnostne pasove, zapre stranske šipe, zapre strešno okno in naravna sedeže v idealen položaj, po nesreči pa malce odpre šipe, da se plini iz varnostnih blazin razpršijo v okolico, sprostijo vrata in zapre dotok goriva) niti ne govorimo!

Novi Mercedes-Benz S 500 L je vrhunski izdelek, ki kar poka po šivih z vgrajeno elektroniko. Kako se ti elektronski sistemi obnesejo po večletni uporabi, ali so dovolj zanesljivi, pa za zdaj ne vemo. Glede na to, da je imel Mercedes-Benz velike težave s tem in da jih prednostno rešujejo, pa ne bi imeli nič proti, če bi se dogovorili za kakšen supertest. Šalo na stran, novi S 500 L ima le dve resni napaki. Da ni najboljši! Ne samo da ima velike tekmece pri drugih avtomobilskih znamkah, še znotraj hiše je le tretji. Nad njim sta namreč S 600 L (5.5 V12, 517 KM) in - tudi hišni - Maybach (5.5 V12, 612 KM). V menedžerskih logih pa nihče noče biti tretji, kajne? ■

Koliko stane SIT

DODATNA OPREMA	
Aktivno vzmetenje ABC	976.300
Aktivna ksenonska žarometna	463.600
Sistem za pomoč pri parkiranju	226.700
Aktivni tempomat	
Distronic Plus	778.300
Navigacijski sistem	612.500
NEKATERI NADOMESTNI DELI	
Prednji žaromet s smernikom	238.200
Prednja meglenka	35.600
Prednji odbijaj	128.600
Okrasna maska	63.800
Prednja šipa	217.200
Znak	5.500
Prednji blatnik	95.600

Tabela konkurence

Model	Mercedes-Benz	Audi	BMW	Lexus
	S 500 L	A8 4.2 L Quattro	750 Li	LS 460 L
motor (zasnova)	8-valjni - V-90°	8-valjni - V-90°	8-valjni - V-90°	8-valjni - V-90°
gibna prostornina (cm³)	5461	4172	4799	4600 *
največja moč (kW/KM pri 1/min)	285/388 pri 6500	246/335 pri 6500	270/367 pri 6300	279/380 *
največji navor (Nm pri 1/min)	530 pri 2800-4800	430 pri 3500	490 pri 3400	502 *
dolžina × širina × višina (mm)	5206 × 1871 × 1473	5181 × 1894 × 1455	5179 × 1902 × 1484	5151 × 1875 × 1476
največja hitrost (km/h)	250	250	250	250 *
pospešek 0-100 km/h (s)	5,4	6,4	6,0	5,5 *
poraba goriva po ECE (l/100 km)	17,7/8,8/12,0	17,6/8,8/12,0	16,9/8,3/11,4	ni podatka
cena osnovnega modela (SIT)	27.520.000	20.626.000	20.881.000	še ni v prodaji

Opomba: * - Tovarniško ocenjene vrednosti, ki morajo biti še potrjene uradno.

Mercedes-Benz S 500 L

CENA:	(AC Interar)
Osnovni model:	27.520.000 SIT
Testno vozilo:	33.331.000 SIT

Moč:	285 kW / 388 KM
Pospešek:	6,5 s
Največja hitrost:	250 km/h
Povpr. poraba:	14,6 l/100 km

Garancija:
(2 leti splošne garancije, garancija za prerjavenje, 3 leta garancije za lak, 30 let garancije MobilLife)

Predvideni redni servisi:
Glede na servisne intervale.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	0 (3)	obvezno zavarovanje (2):	783.900
material:	0 (3)	kasko zavarovanje (2):	3.660.000
gorivo	3.322.960		
gume (1):	820.000	Skupaj:	25.286.860
izguba vrednosti po 3 letih:	16.700.000	Strošek za prevoženi km:	252,9 SIT/km

(1) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 1 komplet zimskih gum

(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 3 letih

(3) - Prvi štiri servisi oziroma do prevoženih 100.000 km so brezplačni - servisni paket Simbio.

NAŠE MERITVE

(T=2 °C / p=1023 mbar / rel. vl.: 71 % / Gume: Pirelli Sototero Winter 240

M+S / Stanje km števec: 2421 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	6,5
402 m z mesta:	14,3
	(162 km/h)
1000 m z mesta:	25,6
	(214 km/h)

Prožnost

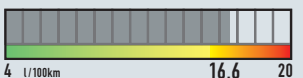
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost

250 km/h
(V., VI. in VII. prestava)

Poraba goriva

	l/100 km
najmanjše povprečje	9,8
največje povprečje	24,5
skupno testno povprečje	16,6

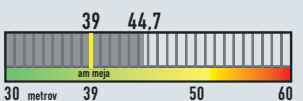


Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.	D
50 km/h	51	50	50	50	50
90 km/h	61	60	59	59	59
130 km/h	64	63	62	61	61
Prosti tek					36

Zavorna pot

	m
od 130 km/h:	72,5
od 100 km/h:	44,7
(AM meja 39 m)	



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

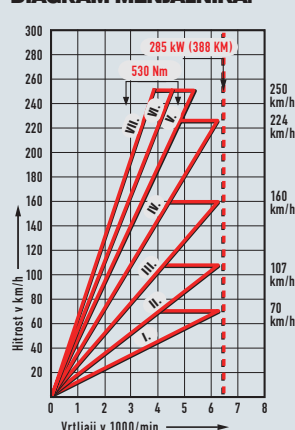
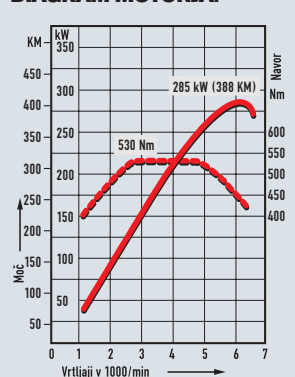


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

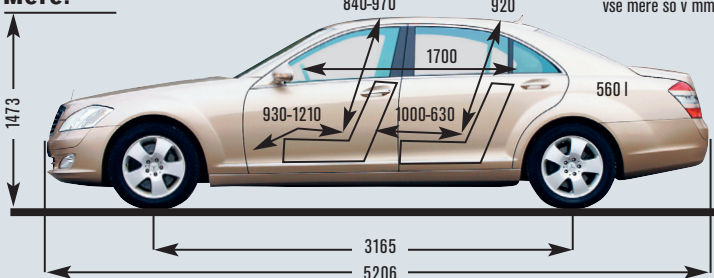


Mercedes-Benz S 500 L je nedvomno kralj avtocest. Tam ga bo le redkokdo zasenčil. Na ovinkasti cesti pa je kljub ABC-ju bolj kot slon v trgovini porcelana, zato smo mu težkega srca odbili eno točko.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 8-valjni - 4-taktni - V-90° - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 98,0 × 90,5 mm - gibna prostornina 5461 cm³ - kompresija 10,7 : 1 - največja moč 285 kW (388 KM) pri 6500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 19,6 m/s - specifična moč 52,2 kW/l (71,0 KM/l) - največji navor 530 Nm pri 2800-4800/min - 2×2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - večtočkovni vbrizg goriva. **Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi - 7-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,380; II. 2,860; III. 1,920; IV. 1,370; V. 1,000; VI. 0,820; VII. 0,730; vzvratna 3,420 - diferencial 2,650 - platišča 8J × 17 - gume 235/55 R 17 V, kotalni obseg 2,08 m - hitrost v VII. prestavi pri 1000/min 64,6 km/h. **Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, zračni vzmetni nogi, prečni vodili, poševni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, zračni vzmetni nogi, prečni vodili, poševni vodili, stabilizator - zavore spredaj kolotni (prisilno hlajeni), zadaj kolotni (prisilno hlajeni), elektronsko krmiljena mehanska zavora na zadnji kolesi (stikalo na armaturni plošči levo ob volanskem drogu) - volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1985 kg - dovoljena skupna masa 2565 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2100 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti:** največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 5,4 s - poraba goriva (ECE) 17,7/8,8/12,0 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1871 mm - kolotek spredaj 1600 mm - zadaj 1606 mm - rajdni krog 12,2 m.

Notranje mere: širina spredaj 1600 mm, zadaj 1590 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500-550 mm, zadnja klopa 470-550 mm - premer volanskega obroča 390 mm - posoda za gorivo 90 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov

Samsonite (skupno 278,5 l):

1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l);

1 × kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - BAS - ESP - zračno vzmetenje Airmatic - servovolan - pet vzglavnikov - pet tritočkovnih varnostnih pasov - deljena samodejna klimatska naprava - 4 × električni pomik šip - električno ogrevani in pomični vzvratni ogledali - radijski sprejemnik - električno nastavljeni sedeži v prvi in drugi vrsti - usnjeno oblažjenje - naslon za roke spredaj - tipalo za dež

Ocena

Zunanost (15)	14	Skladen avtomobil, ki v različici L zbujata strahospoštovanje.
Notranost (140)	127	Ogromno prostora, izbrani materiali, posebno oblikovani merilniki. Moti le slabše gretje na zadnjih sedežih.
Motor, menjalnik (40)	38	Ni kaj, le pikolovci bi si želeli še več.
Vozne lastnosti (95)	83	S 500 L stavi predvsem na udobje, pri voznosti pa bi zlahka pokazali s prstom na boljše tekmece.
Zmogljivosti (35)	34	Zelo zmogljiv, čeprav je krotek in ubogljiv tudi pri zahtevnejših manevrih. A v genih ima zapisano umirjeno vožnjo!
Varnost (45)	43	Eden varnejših avtomobilov, pa ne le zaradi velikosti, ampak predvsem zaradi elektronskih pripomočkov.
Gospodarnost (50)	24	Razmeroma visoka cena, velika poraba goriva itd. Če iščete gospodarnost v tem avtomobilu, ste zgrešili poanto.

Skupaj **363**

Ni kaj, Mercedes-Benz S 500 L razvaja. Udobje je vrhunsko, vgrajena tehnologija napredna, še celo 5,2-metrski karoseriji so dodali pridih športnosti. Kljub temu ni popoln, še zdaleč pa ne najboljši, saj že v Mercedesovi družini obstajajo prestižnejši bratje. Toda poglejmo resnici v oči: ali več sploh potrebujemo?

OCENA **avto** **magazin** **1 2 3 4 5**

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ vrhunsko udobje
- ▲ bogata oprema (kamera med vzvratno vožnjo, aktivni žarometi, pametni ključ ...)
- ▲ zmogljivosti motorja
- ▲ menjalnik
- ▲ prostornost na zadnjih sedežih
- ▲ zaviranje
- ▲ Comand
- ▼ cena (najzanimivejše stvari sodijo med dodatno opremo)
- ▼ poraba goriva
- ▼ volan se ne vrača v prvotno lego
- ▼ vklop brisalnikov